

# Die Initiative „Grünes Kiel - ohne Stadtbahn“

An die Ratsfraktionen der Ratsversammlung der Stadt Kiel

– 2. offener Brief –

Sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,

Danke Frau Aust, für Ihre rasche Antwort auf unsere letzte Anfrage an die Ratsversammlung und auch an den Oberbürgermeister, dass unsere Frage durch die Stabsstelle Mobilität beantwortet werden wird. Da wir in der Frage explizit die Ratsversammlung nach Ihrer Beurteilung gefragt hatten, wäre es für uns aufschlussreich gewesen, wie diese sich positioniert.

Wir haben weitere Fragen, die wir gerne stellen würden. Da aufgrund der Gemeindeverordnung pro Jahr nur acht Fragen zum Thema Stadtbahn an die Ratsversammlung zulässig sind, stellen wir unsere Kernfragen auf diesem Wege direkt an die politischen Fraktionen der jeweiligen Stadträte.

Die Grünen beziehen sich in ihrer Pressemitteilung „Die Stadtbahn bringt Kiel den Nahverkehr der Zukunft“ auf Aussagen der Grundlagenstudie 2019 (S.83) und sagen, „es ist belegt, dass das Busnetz schon heute an seine Kapazitätsgrenzen stößt“. Ihrer Aussage nach können sich die entsprechenden „professionellen Gutachten und die Expertise Dutzender Expert\*innen“ nicht irren. Insofern müsste sie interessieren, warum die Trassenstudie im Widerspruch dazu extrem hohe Kapazitätsreserven im Busverkehr ausweist:

1. Wie kann es sein, dass gleichzeitig zur Einführung der Stadtbahn der Takt der Busse „von 15/30 Minuten auf 10/20 Minuten“ verkürzt, und die Anzahl der Buslinien von 29 auf „insgesamt 44 Buslinien“ ausgeweitet wird (Trassenbericht Anlage 3, Zukünftiges Busnetz ohne HOV-System, S.21 und S.66)?
2. Wie ist es bei ausgeschöpften Buskapazitäten möglich, ohne Stadtbahn das Busnetz von 29 Linien in 2022 auf 34 Linien in einem Umfang auszubauen, welches „einer Leistungssteigerung von etwa 65 %“ entspricht (Trassenstudie, AP E-123.2 Zukünftiges Busnetz ohne HÖV-System, S.108)?

Außerdem müssten vor allem Nachhaltigkeitsthemen Die Grünen interessieren, z.B.:

3. Wieviel tausend Bäume werden wegen der Stadtbahn gefällt, wieviele davon sind älter als 10 Jahre, wieviele Bäume werden an welcher Stelle deshalb neu angepflanzt?
4. Werden tatsächlich 324.000 Tonnen CO<sub>2</sub> während des Trassenbaus ausgestoßen, und wie wirkt sich das auf die Klimabilanz der Stadtbahn aus? (Quelle: BUND, [www.GruKoS.de](http://www.GruKoS.de))
5. Stimmt die Aussage der Trassenstudie, dass das Risiko für einen tödlichen Unfall, verursacht durch den Betrieb einer Stadtbahn, bei gleicher Fahrstrecke 290-mal größer ist, als bei einem reinen Busbetrieb? (Trassenstudie, Endbericht Anlage 2, S.103, Tab. 50)

Die SPD betont in derselben Pressemitteilung das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen - wobei dieses nach Aussage ihres Oberbürgermeisters aus Klimagründen passieren soll. Daher müsste sie besonders interessieren:

1. Sind die Klimaziele noch erreichbar, wenn laut Trassenstudie höchstens 22.000 (klimaschädliche) Autofahrten auf den ÖPNV verlagert werden, wo doch angeblich 100.000 dafür notwendig sind?

In derselben Pressemitteilung lehnt die SPD eine Buslösung alleine aus Mangel an Busfahrern ab. Insofern sollte sie der Frage nachgehen:

2. Woher kommt das notwendige Personal, um die 45 Fahrzeuge, den Betriebshof und die Organisationsstruktur der Stadtbahn zu bewirtschaften, und gleichzeitig den Takt der Busse „von 15/30 Minuten auf 10/20 Minuten“ zu verkürzen sowie die Anzahl der Buslinien von 29 in 2022 auf „insgesamt 44 Buslinien“ auszuweiten (Trassenbericht Anlage 3, Zukünftiges Busnetz ohne HOV-System, S.21 und 66)?

In der Pressenotiz „Stadtbahn: Staatssekretär von der Heide gefährdet Zukunftsfähigkeit Kiels“ vom Juli 2024 wird davon ausgegangen, dass in Kiel „jedes Jahr 10.000 Autos dazukommen“. Demnach wären die Kieler Zahlen fehlerhaft und sollten dringend hinterfragt werden:

3. Warum zeigen die amtlichen, offiziellen und öffentlichen Kieler Zahlen, dass der PKW Bestand sich seit 1996 (innerhalb von 29 Jahren) insgesamt nur um weniger als 5.700 erhöht hat (entspricht 197 Autos pro Jahr) und der Bestand an privaten PKW seit 2021 sogar rückläufig ist (Kieler Zahlen, Bericht 297, S.196)?

Die CDU möchte die Stadtbahn nur unterstützen, wenn sie finanzierbar ist. Daher müssten die Antworten auf die folgenden Fragen sie besonders interessieren:

1. Warum braucht Kiel dringend die Stadtbahn, wenn die Klima- und alle anderen Ziele der Stadt auch von eBussen für nur 45 Mio.€ erreicht werden können (Trassenstudie, AP E-123.2, S.19, S.106, S.108)?
2. Warum befürchtet das Tiefbauamts, dass die Kosten der Stadtbahn durch die Verlegung unterirdischer Leitungen um 600 Mio.€ steigen und die Bauzeit sich um 10 Jahre verlängern könnten (Bendix, M., 2024, Neue Straßenbahnen in großen Mittelstädten – ein Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung? S.39)?
3. Müssen 305 Mio.€ an gesamtwirtschaftlichen Kosten aufgrund des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes während des Trassenbaus im Nutzen-Kosten-Indikator berücksichtigt werden (BUND, [www.GrueKoS.de](http://www.GrueKoS.de))?
4. Würde eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit der Stadtbahn um 3,5 km den Nutzen der Stadtbahn um 20% reduzieren ([www.GrueKoS.de](http://www.GrueKoS.de))?
5. Wie ist der NKI-Faktor, wenn wie oben beschrieben der Nutzen der Stadtbahn sich reduziert und es zu den obigen Kostenerhöhungen kommt?
6. Wie viele Millionen € sind bisher für das Projekt Stadtbahn ausgegeben worden, z.B. für Gutachten, Planungen, Personal und Veranstaltungen?

Unser Oberbürgermeister ist sich sicher, dass es nach Einführung der Stadtbahn in Kiel zu einer Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV kommen wird. Schließlich kam es nach Einführung der Stadtbahn Montpellier angeblich fast zu einer Verdreifachung der Fahrgastzahlen dort. Dabei lässt sich anhand der französischen Originalquelle leicht ausrechnen, dass trotz kostenlosem ÖPNV in der Großregion Montpellier und weitgehender Verbannung aller Autos aus deren Innenstadt, die Anzahl an Fahrgästen nur um 39% anstieg.

Außerdem - so unser Oberbürgermeister - sei eine Verdopplung angesichts des „mickrigen“ Anteils des ÖPNV am Modal-Split kein ehrgeiziges Ziel. Dabei liegt Kiel mit ca. 10% ÖPNV -Anteil laut Statista exakt im Durchschnitt aller deutschen Städte, und beim relevanteren Umweltverbund besser als 63% aller Städte vergleichbarer Größe.

„Stimmen diese beiden Aussagen, so dass ich meine öffentlichen Äußerungen korrigieren müsste?“, sollte er daher seine Verwaltung fragen,.

Es würde uns freuen, wenn eine der vielen Parteien, die in der Ratsversammlung vertreten sind und die Notwendigkeit eines offenen Dialogs mit den Bürgern bekunden, die eine oder andere der obigen Fragen als ‚**kleine Anfrage**‘ in der Ratsversammlung stellen würde. Immerhin geht es mittlerweile um mehr als 2 Mrd. € und eine wohl 20 Jahre dauernde Bauzeit, um ein Klimaziel zu

erreichen, welches nach Aussagen der Gutachter mit Bussen für 45 Mio.€ zu erreichen ist. Wäre es daher nicht an der Zeit zu prüfen, ob nach GVFG §3 die Stadtbahn „dringend erforderlich“, und „unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant“ ist?

Falls wir keine derartigen ‚kleinen Anfragen‘ in der Agenda der nächsten Ratsversammlung sehen, bitten wir den Oberbürgermeister um Weiterleitung an die Stabsstelle Mobilität zur Beantwortung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Initiative „Grünes Kiel - ohne Stadtbahn“

Klaus Rosansky, Dr. Christian Domm, Dr. Alexander Bochert